

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutaso- määrittelyssä käytettävät kriteerit

LIIKENNEVIRASTON SUOSITUS



Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit

Liikenneviraston suositus

Liikenneviraston ohjeita 15/2011

Liikennevirasto

Helsinki 2011

Kannen kuva: Comma

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-663X

ISSN 1798-6648

ISBN 978-952-255-718-6

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

28.10.2011

Liikennepalvelut ja -verkot

Vastaanottaja
Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Säädösperusta
Joukkoliikennelaki 4 §, 60 §

Korvaa/muuttaa
Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn,
Liikenneviraston ohjeita 7/2010

Kohdistuvuus
joukkoliikenteen toimivaltaiset
viranomaiset

Voimassa
1.11.2011 alkaen

Asiasanat
palvelutasomäärittely, alueellinen joukkoliikenne

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit

Tämä ohje on tarkoitettu joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä laadittaessa. Ohje täydentää Liikenneviraston ohjetta joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä (Liikenneviraston ohjeita 7/2010).

Liikennevirasto on hyväksynyt käyttöön tämän ohjeen.

Liikennevirasto ylläpitää ohjeitaan www.liikennevirasto.fi -sivustollaan.

Pääjohtaja

Juhani Tervala

Joukkoliikenteen rahoitusasiantuntija

Jenni Eskola

LISÄTIETOJA
Jenni Eskola
Liikennevirasto
puh. 020 637 3692

Esipuhe

Joukkoliikennelain (869/2009) 4 §:n mukaan joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa palvelutason. Lain 60 §:n mukaan tämä määrittely on tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä.

Liikenneviraston vastuulla oleva joukkoliikenneverkosto, jossa ovat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, Elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä joukkoliikenteen toimivaltaiset kaupungit ja kaupunkiseudut päätti 13.1.2011 pidetyssä kokouksessa, että palvelutasomäärittelyä varten perustetaan työryhmä. Työryhmän tehtäväksi tuli määritellä valtakunnallisesti yhtenäiset alueellisessa palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit. Työryhmätyöhön osallistuivat seuraavat henkilöt: Katariina Myllärniemi, LVM, Seppo Huttunen, Pohjois-Savon Ely-keskus, Anders Pulkkinen, Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus, Laura Langer, Uudenmaan Ely-keskus, Rauni Malinen, Keski-Suomen Ely-keskus, Pertti Postinen, Varsinais-Suomen Ely-keskus ja Maarit Kaartokallio, Hämeenlinnan kaupunki. Työryhmän puheenjohtajana toimi Jenni Eskola Liikennevirastosta ja työryhmän sihteeri oli Niko Setälä Sito Oy:stä. Työryhmän työ ajoittui aikavälille 1.2.–15.9.2011.

Työryhmän lopputyönä valmistui tässä julkaisussa esitettävät palvelutasokriteerit, jotka ovat suositus käytettäväksi apuna alueellisessa palvelutasomäärittelyssä. Kriteerien lisäksi on valmisteltu palvelutasopäätösmalli, jonka avulla Ely-keskukset vahvistavat toimivalta-alueensa palvelutason vuoden 2011 aikana.

Helsingissä lokakuussa 2011

Liikennevirasto

Liikennesuunnitteluosasto/Liikennepalvelut ja -verkot -yksikkö

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	6
2	JOUKKOLIIKENTEEN ALUEELLINEN PALVELUTASOMÄÄRITTELY	7
2.1	Yleistä palvelutason määrittelystä.....	7
2.2	Alueellisen palvelutason määrittelyssä käytettävät luokat ja tekijät	8
2.1.1.	Palvelutasoluokat.....	8
2.1.2.	Määrälliset tekijät	9
2.1.3	Laadulliset tekijät.....	12
3	PALVELUTASON SEURANTA JA JATKOTOIMENPITEET	14
LIITTEET		
Liite 1	Esimerkkejä tehdyistä nykytilan palvelutasomäärittelyistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa	

1 Johdanto

Tässä esitetty palvelutasoluokittelu ja palvelutasokriteerit on tarkoitettu käytettäväksi apuna alueellisessa joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä. Alueelliseen joukkoliikenteeseen on katsottu kuuluvaksi myös kaupunkien paikallisliikenne, mutta kuntien sisäisen liikenteen määrittely on pääosin kuntien omalla vastuulla. Palvelutasoluokittelua on mahdollista soveltaa kaikkiin joukkoliikennemuotoihin.

Palvelutasomäärittely on suositus - se ei sido toimivaltaista viranomaista tarjoamaan tällä luokittelulla tehtyä palvelutasoa toimivalta-alueellaan. Määrittelyn tarkoituksena on ollut saada koko valtakuntaan yhtenäiset kriteerit, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on mahdollista määritellä jatkossa. Näin ollen myös palvelutason vertailu ja seuranta valtakunnan tasolla on jatkossa helpompaa. Näiden kriteerien avulla tehtävä palvelutasomäärittely voi toimia alueella liikenteen suunnittelun lähtökohtana, mutta liikenteen suunnittelua ja hankkimista varten saattaa olla tarpeen määritellä palvelutaso tässä esitettyjä kriteereitä tarkemmalla tavalla.

Palvelutason määrittelyssä on lähdetty siitä, että se on tavoitteellinen. Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten palvelutasomäärittelyssä on tarkoitus määritellä paitsi nykyinen palvelutaso myös se palvelutaso, johon viranomainen pyrkii kehittämään palveluaan. Tämä tavoitteellisuus näkyy myös määrittelytyön lopputuloksena syntyneissä kriteereissä. Tästä johtuen nämä kriteerit on tarkoitettu avuksi erityisesti tavoitteellisen palvelutason määrittelyä varten, mutta niiden avulla on mahdollista kuvata myös nykyhetken palvelutasoa toimivaltaisen viranomaisen alueella.

Liikennevirasto on julkaissut vuonna 2010 ohjeen (Liikenneviraston ohjeita 7/2010) palvelutasomäärittelyä varten. Nyt tehty luokittelu täydentää tehtyä ohjetta tarkentamalla palvelutasoluokkia ja määrittelykriteerejä.

2 Joukkoliikenteen alueellinen palvelutasomäärittely

2.1 Yleistä palvelutason määrittelystä

Palvelutason alueellinen määrittely on suositeltavaa tehdä yhteysvälikohtaisesti. Yhteysvälit valitaan yleensä alue-, kaupunki- ja kuntakeskusten välille. Suurimmilla kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla yhteysväleinä voivat olla myös asuinalueiden ja keskustusten väliset yhteydet. Mikäli yhteysvälin palvelutaso on erilainen eri suuntiin, palvelutaso voidaan määritellä määräävän yhteysvälisuunnan mukaan. Tästä menettelytavasta on mahdollisuus poiketa, mutta sen on käytävä selvästi ilmi tehdystä palvelutasomäärittelystä.

Palvelutason määrittelyä varten on luotu esimerkkejä siitä, minkälainen palvelutaso(luokka) sopisi erityyppisiin käyttöympäristöihin. Nämä esimerkit on tarkoitettu helpottamaan luokittelutyötä, mutta ne eivät sido tiettyä käyttöympäristöä vain yhteen luokkaan.

Tässä määrittelytyössä on käytetty pohjana Liikenneviraston vuonna 2010 laatimassa ohjeessa olleita kuutta eri palvelutasoluokkaa. Alueellisessa palvelutasomäärittelyssä käytettävien luokkien määrä voi olla erisuuruinen, mutta määrittelyt on tehtävä perustuen näihin kuuteen luokkaan.

Palvelutasomäärittelyssä tulisi korostua matkaketjuajattelu. Tämä tulee erityisesti esille alueellisen ja kaukoliikenteen yhtymäkohdissa niin, että alueelliselle liikenteelle on määriteltävä selkeät vaihtopaikat kaukoliikenteen verkostoon. Matkaketjuajattelua on pyritty tuomaan määrittelyyn myös liikenteen käyttäjäryhmien kautta. Luokittelussa on huomioitu seuraavat käyttäjäryhmät:

1. Pendelöijät (työssäkäyntiliikenne) sekä toisen ja ylemmän asteen opiskelijat, jotka tarvitsevat liikenneyhteyksiä arkisin klo 7-9 ja 15-17 välillä
2. Peruskoululaiset, jotka tarvitsevat liikenneyhteyksiä arkisin klo 8-9 ja 14-15 välillä
3. Asiointimatkoja kuntien sisällä tai seudullisesti tekevät, jotka tarvitsevat arkisin päivittäisen yhteyden niin, että päätepisteessä perilläoloaika kestää 1-4 tuntia
4. Vapaa-ajan matkustajat, jotka matkustavat erityisesti iltaisin, viikonloppuisin ja kesällä ja joille on tärkeää liityntäyhteys kaukoliikenteeseen perjantai-iltaisin sekä sunnuntai-iltaisin tai maanantaiaamuisin (tämä palvelee myös opiskelijoita)

Tässä julkaisussa esitetyt palvelutasoluokat joustavat alueellisten tarpeiden mukaan. Esitettyjä kriteerejä ei tule tulkita kirjaimellisesti, vaan ne ovat suuntaa antavia. Yhteysvälin palvelutaso on mahdollista määritellä tiettyyn palvelutasoluokkaan, vaikka kaikki sen luokan kriteerit eivät täytyisikään.

2.2 Alueellisen palvelutason määrittelyssä käytettävät luokat ja tekijät

2.1.1. Palvelutasoluokat

Alueellisen palvelutason määrittelyssä on käytössä kuusi luokkaa: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Taulukossa 1 on kuvattu palvelutasot ja niiden sisältämät palvelutasotekijät ja -kriteerit.

Taulukko 1. Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasoluokat

Palvelutaso-luokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunki-seudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunki-seudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunki-seudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kunta-keskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin /kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukko-liikenteen kulkutapa-osuutta	Saada uusia matkustajia joukko-liikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukko-liikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset

Kilpailutasolla joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tässä luokassa tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta merkittävästi. Kilpailutasoista joukkoliikennettä voi esiintyä esimerkiksi suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla ja niiden lähikeskuksissa.

Houkuttelevalla tasolla joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tässä palvelutasoluokassa tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Houkuttelevaa palvelutasoa voi esiintyä esimerkiksi keskisuurilla kaupunkiseuduilla ja niiden keskusten välisillä yhteyksillä.

Keskitasolla joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin. Tavoitteena on tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia. Keskitason käyttöalueena voivat olla esimerkiksi pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut ja niiden keskusten väliset yhteydet.

Peruspavelutasoinen joukkoliikenne tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin. Tavoitteena on turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Peruspalvelutason käyttöalueena voivat olla esimerkiksi pienet kaupungit ja niiden keskusten väliset yhteydet sekä kuntakeskukset ja niiden väliset yhteydet.

Minimitasolla joukkoliikenteen avulla hoidetaan perusyhteydet, joiden avulla on mahdollista päästä aamulla kouluun ja töihin, illalla kotiin sekä asioida kahdesti viikossa. Tavoitteena on turvata perus- ja asiointiyhteydet avoimen joukkoliikenteen avulla. Minimitasoista joukkoliikennettä voi olla esimerkiksi kylien ja kuntakeskusten välisillä yhteyksillä.

Lakisääteisellä tasolla hoidetaan vain lakisääteiset kuljetukset. Nämä kuljetukset hoidetaan mahdollisuuksien mukaan avoimella joukkoliikenteellä. Koska lakisääteisistä kuljetuksista määrätään lainsäädännön tasolla, ei tässä määrittelytyössä ole määritelty niitä ollenkaan.

2.1.2. Määrälliset tekijät

Määrällisessä luokittelussa käytetään seuraavia tekijöitä: liikennöinti-aika, vuoroväli/määrä, etäisyys pysäkille, kokonaismatka-aika ja vaihtojen määrä. Taulukossa 2 on esitetty määrälliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit

Taulukko 2. Alueellisen joukkoliikenteen määrälliset palvelutasotekijät

Määrälliset tekijät	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso
Liikennöintiaika					
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00
Kesä: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Kesä: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys	
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
Kesä: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen	
Vuoroväli/-määrä					
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min		
Kesä: ruuhka	20 - 30 min	30 min	60 min		
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Kesä: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: lauantai	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan	
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan	
Kesä: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan	
Etäisyys pysäkillä	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys			
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)				
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu	

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit

Liikennöintiaika on määritelty taulukossa 2 siten, että siihen on kuvattu ensimmäisen tulon ja viimeisen lähdön ajankohta. Kunkin palvelutasoluokan liikennöintiaika on mahdollista sovittaa alue- ja/tai yhteysvälikohtaisesti tarpeen mukaan. Tämä voi tarkoittaa käytännössä liikennöintiajan supistamista tai pidentämistä alueellisen kysynnän perusteella.

Peruspalvelutasoisessa liikenteessä on erityisen tärkeää tarjota liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen perjantai-iltana sekä sunnuntai-iltana tai maanantaiaamuna käyttäjäryhmien tarpeiden mukaan. Peruspalvelutasolla on mahdollista tarjota myös muuta viikonloppuliikennettä, jos sille on selkeästi kysyntää.

Liikenteen *vuoromäärä/väli* on jaoteltu alakategorioihin, joita ovat ruuhka-aika, arkipäivä, arki-ilta (klo 18 eteenpäin), lauantai ja sunnuntai. Taulukossa 2 on määritelty keskimääräinen vuoroväli palvelutasoluokittain. Jos vuoroväli on yli 2 tuntia, määritellään päivittäinen vuoromäärä. Vuoroväleihin on määritelty vaihteluväli, jolla on mahdollista huomioida erilaisten alueiden kysyntä.

Kesäaika vaikuttaa kriteerien osalta erityisesti liikennöintiaikaan ja vuoroväliin/määrään. Kesäajalla tarkoitetaan tässä määrittelyssä työmatkaliikenteen osalta juhannuksesta heinäkuun loppuun ja koululais- ja opiskelijaliikenteellä kesäkuun alusta elokuun puoliväliin ulottuvaa aikajaksoa. Taulukossa 2 on esitetty näiden tekijöiden osalta esimerkkejä siitä, miten kesäaika voisi vaikuttaa näihin kriteereihin. Kesäaika on mahdollista myös määritellä siten, että palvelutaso kesäaikana laskee yhdellä tai kahdella luokalla talviajan palvelutasosta.

Etäisyys pysäkillä on määritelty taulukossa 2 todellisena kävelyetäisyytenä. Todellinen kävelyetäisyys on arviolta noin 1,3-kertainen linnuntie-etäisyyteen verrattuna. Etäisyyttä pysäkillä voidaan mitata etäisyytenä asuinpaikasta, koulusta, työpaikasta tai asiointipaikasta lähimmälle pysäkillä tai asemalle. Mikäli liikutaan polkupyörällä, etäisyys pysäkillä voi olla pidempi. Tällöin täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että pysäkillä on polkupyöräpysäköintimahdollisuus. Etäisyydet raide- ja joukkoliikenteeseen ja tiheään säännölliseen liikenteeseen (runkolinjat) tai pikavuoroille voivat olla pidempiä. Taulukossa 2 etäisyys pysäkillä on määritelty vain kahdessa ylimmässä palvelutasoluokassa (kilpailutaso, houkutteleva taso), sillä näissä luokissa se on selkeä kilpailutekijä kulkutavan valinnassa.

Kokonaismatka-aika on määritelty taulukossa 2 vain kilpailutason luokkaan, jossa se on selvä kilpailutekijä henkilöautoliikenteeseen nähden. Matka-aikaa määriteltäessä on tehty vertailu henkilöautoon. Kaupunkioiloissa on mahdollista, että kokonaismatka-aikaa verrataan joko henkilöautoon tai polkupyörään tai molempiin.

Vaihtojen määrä määriteltäessä tarkastellaan vaihtojen määrää sillä yhteysvälillä, jolle palvelutaso määritellään. Pääsääntöisesti sallitaan enintään yhden vaihdon matkoja kaikissa palvelutasoluokissa. Tämän lisäksi tulisi suosia niin sanottuja järjestettyjä eli aikatauluun merkittyjä vaihtoja. Useamman vaihdon matka voidaan sallia silloin, kun kyse on liittynästä tiheään säännölliseen liikenteeseen matkan lähtö- ja määräpäässä.

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit

2.1.3 Laadulliset tekijät

Laadullisessa luokittelussa käytetään seuraavia tekijöitä: täsmällisyys/luotettavuus, informaatio, lippujärjestelmä, kalusto, linjaston selkeys ja infrastruktuuri. Taulukossa 3 on esitetty laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Taulukko 3. Alueellisen joukkoliikenteen laadulliset palvelutasotekijät

Laadulliset tekijät	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelu- taso	Minimitaso
Täsmällisyys /Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperi-aikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuutti-aikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuutti-aikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuutti-aikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä	
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus-tilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan

Täsmällisyyden ja luotettavuuden osalta palvelutasoa määritellään siten, että aikatauluissa käytetään sitovia aikataulupisteitä, joita ei saa ohittaa ennen aikatauluun merkittyä aikaa. Tämän lisäksi kahdessa ylimmässä palvelutasoluokassa (kilpailutaso ja houkutteleva taso) käytetään häiriötiedotusta. Näillä palvelutasoilla tiedossa

Alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit

olevista häiriöistä (esimerkiksi myöhästymiset, ajamatta jäävät vuorot ja poikkeusreitit) tiedotetaan matkustajille ennalta ilmoitetussa paikassa. Tiedotuksen koordinoijana voi toimia joko liikenteenharjoittaja tai toimivaltainen joukko-liikenneviranomainen.

Informaation osalta on tärkeää, että alueellinen joukkoliikenneinformaatio jaetaan yhtenäisesti. Kaikki aikataulu- ja reittitiedot on oltava saatavissa samoilta verkkosivuilta. Julkaistuissa aikatauluissa (aikataulukirjat, pysäkkitaulut) on oltava merkittyinä kaikki liikennöitsijöiden vuorot. Aikataulumonitoreissa jaetaan informaatiota paitsi varsinaisista aikatauluista myös liikenteen häiriöistä. Taulukossa 3 mainitut tärkeimmät pysäkit houkuttelevalla ja keskitasolla määritellään aluekohtaisesti.

Yhteiskäyttöinen *lippujärjestelmä* on tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Se edellyttää sitä, että seutulippu kelpaa alueen kaikessa joukkoliikenteessä ja lippujen vaihto-oikeus toimii eri liikennemuotojen välillä. Tämä edellyttää myös sitä, että liityntä suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen toimii yhdellä ja samalla lipulla. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu erityisesti houkuttelevalla ja kilpailutasolla.

Kaluston osalta kaikissa palvelutasoluokissa tulisi kalustolla olla selkeä ja valaistu linjakilpi. Kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä suositellaan käytettävän matalalattiakalustoa. Matalalattiaista kalustoa voi käyttää myös muussa kuin kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä, jos olosuhteet sen sallivat.

Linjaston selkeydellä tarkoitetaan sitä, että viidessä ylimmässä palvelutasoluokassa on oltava paitsi helposti hahmotettavat reitit myös yksilöivät linjatunnukset. Peruspalvelutasolla linjatunnus voi olla tekstimuodossa. Linjakilpien perusteella matkustajan pitää ymmärtää vuoron reitti yksiselitteisesti. Reittien tulee olla helposti hahmotettavissa niin, että liikenne perustuu vahvoihin runkolinjoihin, joissa ei ole turhia poikkeamia. Reitit pitää olla tiedotettu selkeästi esimerkiksi karttamuodossa tai pysäkkiluettelona. Kolmessa ylimmässä palvelutasoluokassa käytetään niin sanottuja vakiominuuttiaikatauluja mahdollisuuksien mukaan.

Infrastruktuurin palvelutasomäärittely vaihtelee eri palvelutasoluokissa. Kaikissa palvelutasoluokissa minimitasoa lukuun ottamatta pysäkkien tulee olla helposti saavutettavia ja niissä tulee olla katos. Matkustajalle on tarjottava selkeät ja turvalliset kulkureitit pysäkeille. Liityntäpysäköinnin tarve kaikissa palvelutasoluokissa määritellään aluekohtaisesti. Keskeisillä pysäkeillä, jotka määritellään alueellisesti, tulee olla minimitasoa lukuun ottamatta katos ja pyöräpaikotus, jossa mahdollisuuksien mukaan on runkolukituspaikat. Houkuttelevalla ja kilpailutasolla käytetään ruuhkautumisesta riippuen kaista- ja valoetuuksia. Näillä tasoilla terminaalien ja keskeisten pysäkkien tulee olla esteettömiä. Liityntäpysäköinnin tarve kaikissa palvelutasoluokissa määritellään aluekohtaisesti.

3 Palvelutason seuranta ja jatkotoimenpiteet

Palvelutason määrittelyn jälkeen sen toteutumista tulisi seurata. Liikennevirasto ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset määrittelevät yhdessä vuoden 2012 aikana mallin siihen, miten alueellisen palvelutason toteutumista seurataan sekä alueellisesti että valtakunnan tasolla.

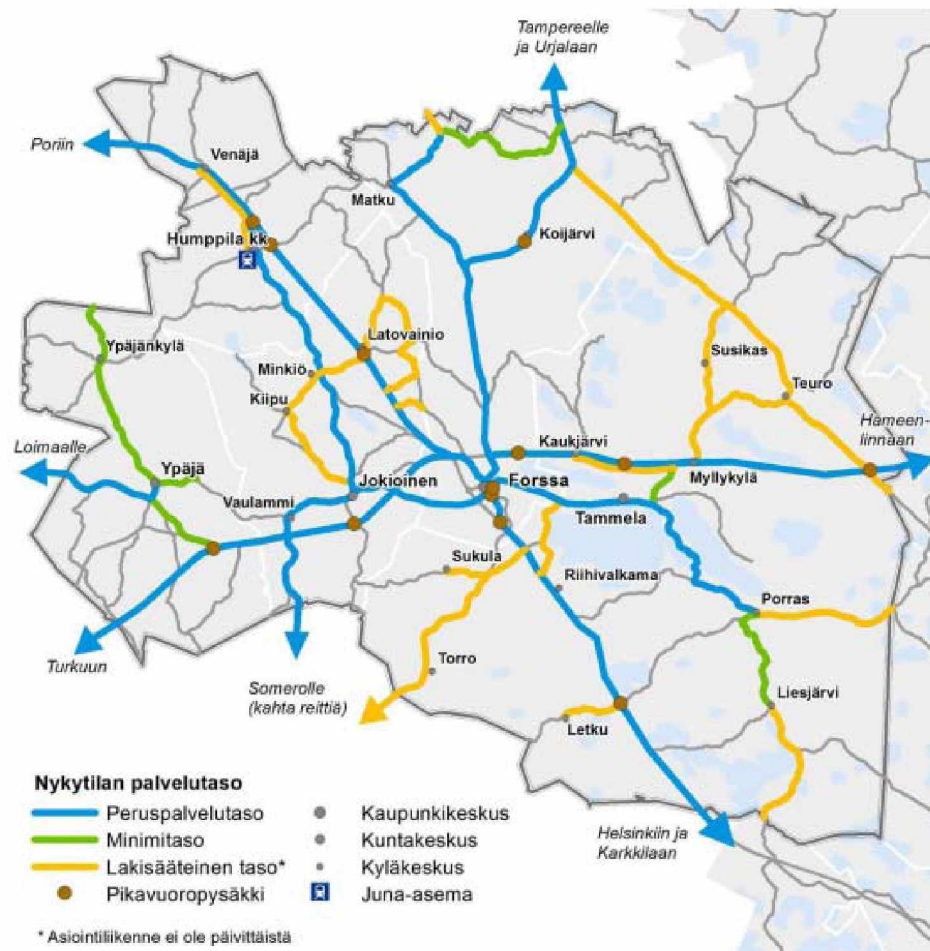
Vuoden 2011 aikana tehtävä palvelutasomäärittely on voimassa määräajan, esimerkiksi joukkoliikennelain tarkoittaman siirtymäajan loppuun. Niillä alueilla, joilla ei ole ollut mahdollisuus käyttää tässä esiteltyjä palvelutasokriteerejä, voi olla tarpeen tehdä uusi palvelutasomäärittely jo ennen siirtymäajan loppua.

Nyt tehtyjä palvelutasokriteerejä määriteltäessä on tunnistettu muutamia jatkoselvitystä vaativia asioita. Kun kaikki joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat vahvistaneet oman palvelutasonsa, on syytä katsoa valtakunnan tasolla niiden yhteismitallisuus ja mahdollisuus määritellä koko Suomen alueellinen palvelutaso yhtenäisellä tavalla. Nyt määriteltyjen kriteerien osalta erityisesti peruspalvelutason ja keskitason välinen ero on melko suuri. Näin ollen myös palvelutasoluokkien välisiä eroja ja luokkien määrää on syytä tarkastella tulevaisuudessa uudelleen.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa vuoden 2011 aikana kaukoliikenteen valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason. Kaukoliikenteen ja alueellisen liikenteen palvelutasomäärittelyjä tulee pystyä tarkastelemaan rinnakkain. Tämä voi edellyttää jonkinlaista yhteensovittamista jo tehdyissä palvelutasomäärittelyissä erityisesti valtakunnallisesta näkökulmasta katsottuna.

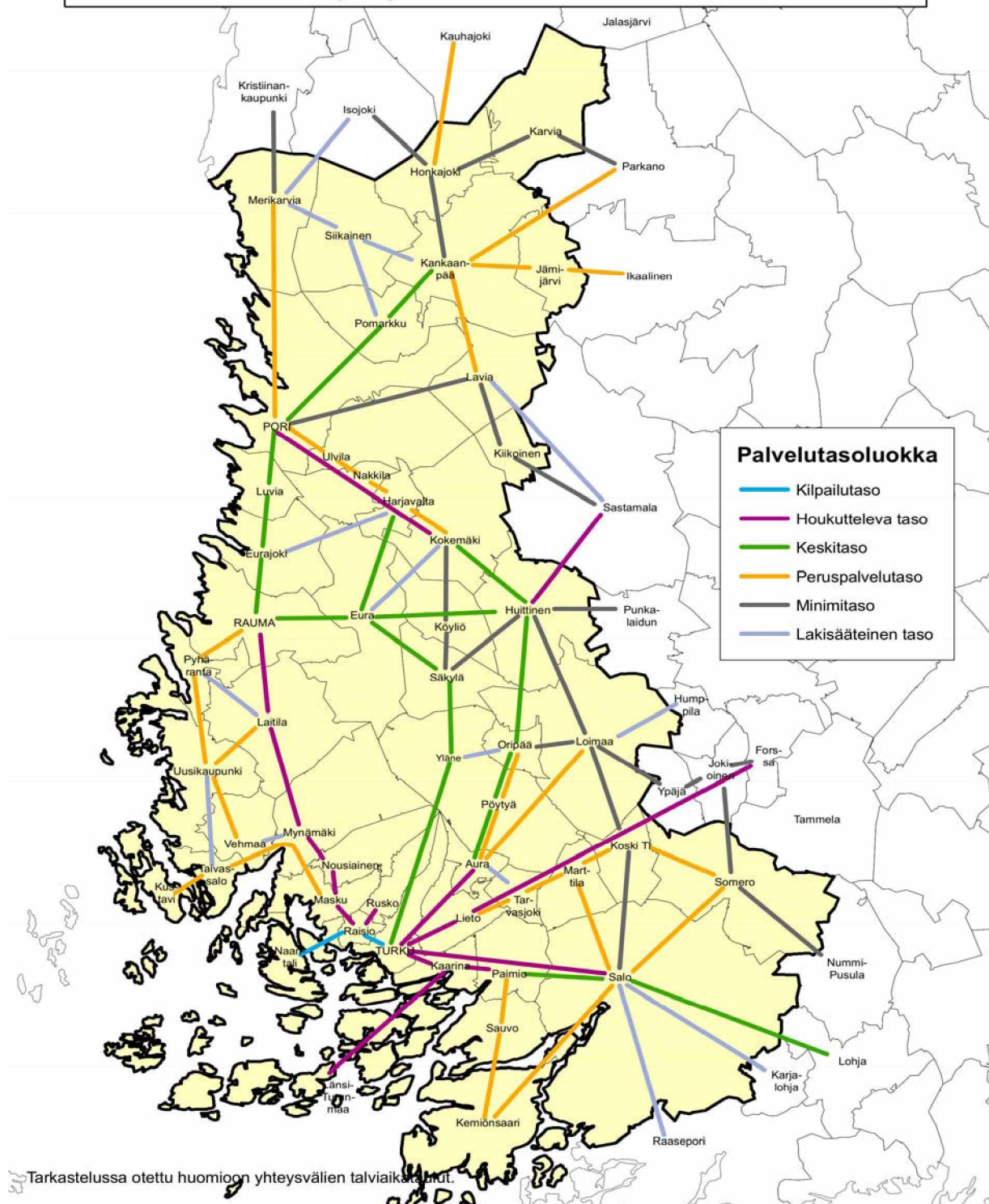
Alueellisen palvelutason kriteereitä määriteltäessä on noussut esille erityisesti kaksi sellaista kohdetta, joiden palvelutasoa on tarpeen määritellä nyt esitettyä määrittelyä tarkemmin. Joukkoliikenteen pysäkeille on tarpeen määritellä palvelutaso kaikilla alueilla. Tähän liittyen Liikennevirasto on käynnistänyt syksyllä 2011 valtakunnallisen Sata solmupysäkkiä -hankkeen, joka tulee osaltaan vastaamaan tähän määrittelytarpeeseen. Lisäksi joukkoliikenteen infrastruktuurin määrittelemiseen olisi tarpeen luoda valtakunnallisesti yhtenäiset kriteerit.

Esimerkkejä tehdyistä nykytilan palvelutaso- määrittelyistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa



Kuva 1. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen nykytilan palvelutaso Forssan seudulla (luonnos),
Lähde: WSP, Uudenmaan Ely-keskuksen palvelutasomäärittely

Satakunnan ja Varsinais-Suomen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso yhteysväleittäin vuonna 2011



Kuva 2. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen joukkoliikenteen nykytilan palvelutaso (luonnos), Lähde: Petra Lüthje, VAR-ELY, Varsinais-Suomen Ely-keskuksen palvelutasomäärittely

